

「人間の運輸」について（完）

井田喜久治

まえがき

一 人間のための運輸はすべて価値を生産する

(1) 『資本論』の説明について

(2) 『剰余価値学説史』の説明について……（以上第二十卷第三号所載）

二 人間のための運輸についての諸「理論」とその問題点

(1) 川合一郎の「理論」について

(2) 金子ハルオ氏の「理論」について

(3) ソ同盟の『経済統計学教程』の「理論」について

三 人間のための運輸と流通費の諸形態……（以上、本号所載）

二 人間のための運輸についての諸「理論」とその問題点

(1) 川合一郎氏の「理論」について

「……サーヴィス労働と物質生産の労働の決定的相違……。まず物質生産の労働は、人間生存の基礎が自然と人間との間の物質代謝であるのたいて、サーヴィス労働は、自然Ⅱ物とは、無関係に、直接に人が人に対して行う

「人間の運輸」について（完）

労働であつて、人間生存の条件ではない。物質代謝の上からは全く前者の労働の成果に依存した上での『消費』生活の一過程である……。」

「……サーヴィス労働は、対価なしに行われようとまた貨幣報酬をうけて行われようと、物質代謝の意味でも、価値生産の意味でも生産的ではない……が、……物質代謝との関連においては生産的、価値生産的でありうる場合がある。それはサーヴィス労働が物質的生産に直接に奉仕する場合で、その例はそのかぎりにおける、輸送労働や保管労働である。一般にサーヴィス労働を喚起するのは三つの場合がある。一は物質的生産そのものの完成に必要があり、二は経済的な形態規定そのものが技術的に必要とするものであり、三は消費生活が必要とするものである……。輸送労働は生産物を消費地にもたすかぎりにおいて生産的である。したがって輸送労働のうち……無政府的な競争から生じた交錯輸送の労働は生産的ではなくなる。また保管労働も物質代謝の順当な進行のために必要なかぎりにおけるそれは使用価値の滅失を防ぐかぎりにおいて消極的に生産的であり、価値生産的である。したがって投機目的をもつて行われる……それは生産的ではなくなる。簿記会計の労働も資材の管理など物質生産の必要から行われる面に関しては消極的に生産的である。しかし純粹に営利計算のために行われる部分に関してはそうでなくなる。……サーヴィス労働の最後の部分は純然たる個人の消費生活から喚起され……純然たる不生的労働である。観光バスの運転手の労働もこれに属する。……。」

これらのサーヴィス労働は生産的であるといつても、物質代謝との関連においてのみそうなるのであつて、それだけが単独で生産的……ではないから……極めて従属的副次的……であつて、生産的労働の領域の限界に位置している」（川合一郎「サーヴィス労働の性格について」宇野弘藏先生還暦記念論文集『マルクス経済学体系―方法論・原理論―（上巻）』所

収、二六二ページ、二六五―二六六ページおよび二六六ページ註(一)、岩波書店刊、昭和三十二年十月、傍点―原文)。

サーヴィスの性格規定をもっぱらの主題としながら、ここには、サーヴィスについての明確な概念規定が一向になされていないのではなからうか。以上のごとき氏の説明のなからサーヴィスの規定をとりだすことはかなり困難を感ずるのであるが、それはとにかく、さしあたり、氏の見解のうち主要な契機とみられるものを、当面の主題にかんするかぎりにおいて列記してみるならば、およそつぎのごとく要約して間違いないであろう。

サーヴィスは、人間生存の根本条件をなす自然資料の獲得のための労働とはまったく無関係であつて、「直接に人が人に」作用して慾望を充足させるための労働である。

サーヴィスはいかなる意味においても生産ではありえない。

運輸や保管はサーヴィスの提供である。

サーヴィスは物質的生活資料の生産に「直接に奉仕する」場合にのみ生産であり価値を創造するものとなる。

前項において規定された限度をこえておこなわれるサーヴィス提供ならびに物質的生産に「直接に奉仕しない」サーヴィス提供は生産ではなく価値を創造するものではない。

したがって、自明のことではあるが、人間の運輸は不生産でありたんなるサーヴィスそのものである、との結論がひきだされることとなるのであるが、右の簡単な要約に端的にみられる氏の見解は、これをその根底において支えているつぎのごとき確固たる思想をもつことを容易にみてとることができる。すなわち、「もつとも抽象的な非歴史的な物質代謝一般」・「人類生存の条件である人間と自然とのあいだの物質代謝」という言葉にもりこまれた思想がそれであつて、すべての社会に一般的に妥当する「物質代謝の過程」であるかどうか、という点にその労働を生産的

労働として規定するか不生産的労働として規定するかという区別の絶対的基準をおいているのである。そして、この基準にもとずいて、氏は、サーヴィスに関連して、すでにその一部を紹介しておいたように、つぎのような多くの問題をはらむとみられる単純かつ明快な結論を提供している。すなわち、一方においては、生産されたたんなる生産物が現実の生産物への転化にとって必要とされる場所移動のための運輸、再生産過程の円滑な進行のために必要とされる保管、資材の管理のごとく物質的生産の必要にもとづく簿記会計、そして最後に、商品金を生産するかぎりにおける貨幣商品の生産のための労働、右に指示されたすべての場合におけるサーヴィス労働のみが生産的であり価値を生産するとの結論が与えられているのである。他方においては、無政府的な商品生産に固有な交錯輸送の場合のごとき運輸、「現実的または推測的な価値革命の時期」に商品を市場にださないでおくために必要とされる保管、純粹に營利計算のためになされる簿記会計、貨幣材料を生産するかぎりにおける貨幣商品の生産のための労働、そして最後に、貨幣のための運輸・保管、これらすべての場合におけるサーヴィスは不生産的であり価値を生産しないとの結論が与えられているのである。

みられるとおり、以上のごとき要約ないしはその基本思想の理解においてあやまりなきかぎり、氏の見解は、当面の問題につき、主として混乱と誤解からなりたち混乱と誤解を本領としていいほどではなからうか。氏によれば、サーヴィスは、「対価なしにおこなわれようと貨幣報酬をうけておこなわれよう」とつまり絶対的に不生産的性格の労働である。しかるに、氏は、他方では同時に、要約でみるごとくこれを真向から否定しているのである。もし絶対的に不生産的な労働をサーヴィスとして規定するならば、その労働が、たとえ「直接に物質的生産に奉仕する場合」であっても、その性格をかえて生産的な労働に転化し価値を創造するものとなることはできないのでは

なからうか。もし、氏の一方のごとき見地にたつならば、すくなくとも産業のために技能者の養成に従事して労働力に特殊性を附与する教師は、そのサーヴィス提供によって価値を現実生産することを認めなければならない。あるいは、工場にあって労働者の健康を維持し管理する医師もまたそのサーヴィスによって価値を創造することを無条件に承認しなければならぬであろう。このように、サーヴィスは、それがサーヴィスとして規定されるかぎり、どのように消費されようと・いかなる関連のもとに物質的「生産に奉仕」しようと・不生産的労働としての性格を固持するものと考えられるのであるが、氏によれば、保管と運輸はいずれも、右のごとき性格をもつサーヴィスとして把えられている。いうまでもなく、保管とは生産物の保持管理であり、運輸とは、さしあたり人間の運輸を別とすれば、生産物の運輸である。しかるに、氏によれば、サーヴィスは「直接に人が人に」作用する領域にのみ属することであつて、右のごとき自然質料の獲得・物質的生活資料の生産・とは無関係であつた。二つに一つである。保管と運輸は「物質代謝の過程」であるのかないのか、もしそれが同じ過程であるならば、保管と運輸をサーヴィスとして規定してはならない。もしそれが「人に」たいして直接に作用するサーヴィスであるならば、保管と運輸は生産物の保管と生産物の場所移動をおこなつてはならない。このようにして右にみた混乱をとりのぞいてみるならば、人間の運輸はサーヴィスである、との結論が与えられているのを見ることができるのである。

こうしてひきだされた氏の結論が、すでに前章でみた『資本論』あるいは『剰余価値学説史』の見解とまったく相反するものであることはあきらかである。しかも、氏が、この見解を、人間と自然とのあいだにおける質料変換という人間生存の自然法則によって基礎づけようとしていたことはすでに指摘しておいたところであるが、この深遠なるマルクス主義的基礎づけそのものがすでに若干の問題をふくむもののように考えられるのである。氏のいわゆる「物

質代謝の過程」なるものは、実は、人間生存のための物質的生活資料の生産・獲得・に関連して、生産の社会的形態にかかわることなくあらゆる社会において必要とされる諸機能・諸活動・という程の内容をもつもののようにである。氏が、あらゆる社会形態において必要とされる諸活動をすべて「物質代謝の過程」として把握し、このための諸活動・諸機能・を生産的労働として規定することそれ自身はまったく氏の自由であるとしても、それは、人間生存のための自然質料の生産・獲得・という自然法則をしめす「物質代謝の過程」そのものとを同じものとして取扱う自由までも氏に与えるものではない。⁽¹⁾この二つのことを混同し同一視しているところに氏の深遠なる基礎づけとさきの結論にみられたところの科学的理論にたいする対立の全秘密があるものと考えられる。このことは、単純かつ明快な結論としてさきに簡単に紹介したところにあますところなくしめされているのではなからうか。簿記は、共同体的生産においてますますその重要性を高めるとされるとはいえ、けっして「物質代謝の過程」そのものではなく、「純粋な流通費」として規定され不生産的労働たる性格を保持するのであるが、もし、生産活動に関連してあらゆる社会において必要とされる諸機能・諸労働・をもって「物質代謝の過程」とするならば、簿記の機能はまさしくこの過程そのものであり、したがって、それは、商品経済においては、価値生産をなう生産的労働として規定されなければならぬであらう。そこで、この見解は、同時に、生産過程が個人的に消費される特殊な場合をなす人間の運輸はいうまでもなく、再生産過程の円滑なる条件となる範囲をこえてなされる生産物の保管と運輸および貨幣材料たる貴金属の生産をば、すべていづれも不生産的労働として把握することを条件づけるといふ流通費についての根本的なあやまりを他の一面として内蔵することとなっているのである。それらは、氏のいわゆる「物質代謝の過程」とはいかなる関連をもつものではないからである。例示のなかに具体的にしめされた氏のかくのごとき見解は、人間の運輸を、た

んなるサーヴィス提供⇨不生産的労働であると考える諸見解のもつ根本的特徴がもつとも端的に表現されていると考
えられるのであって、通説のもつ論理を極端にまでおしすすめたものとしてとくに教訓的であるといえよう。

(1) とはいえ、こうした自由を享受しているものはひとり川合氏にとどまっているものではない。たとえば、遊部久蔵氏は、
同じ性質の問題を主題として考察しているところでつぎのようにいっているのである。

「周知のごとく、流通費は、(a)純粹な流通費(売買費用、簿記費用および貨幣費用)、(b)保管費(包装費を含む)および(c)
運輸費とにわかれるが、このうち価値形成的な費用は(b)、(c)のみである。この区別の基準は商品経済に固有であるかいなか……
にある。このうち前者においては価値は形成されず、後者において価値は形成される……。……」。

別のところではこの同じ考察を表式に示してつぎのようにもいっているのである。

「一 物質的生産

(1) 本来的な意味での物質的生産……………

(2) 本来的な意味でない物質的生産……………

(二) 物質的生産のその本来的部面の外部⇨流通部面への延長(運輸、商業において純粹の流通費でその労働が支払われ
ないもの)

二 非物質的生産(物質的生産に関連する流通部面⇨運輸、商業、金融において純粹の流通費でその労働が支払われるも
の、および純粹の非物質的生産⇨芸術、科学部門など)……………」(遊部久蔵「生産的労働とサービス」慶応義塾経済学
会「三田学会雑誌」第五十卷第十二号所収、一四ページおよび一六ページ)。

ここには、本文においてあきらかにされたその同じ問題をふくむ考察がみられる。「商品経済に固有であるかいなか」す
なわち、いかなる社会形態にとつても一般的に必要であるかいなか、というところにその労働の価値形成的性格を画する基準
を求めるとすれば、右にみたごとく、三大流通費のうち「価値形成的な費用は(b)、(c)のみである」と考えることはあやまりで

「人間の運輸」について(完)

ある。氏は、川合氏ともども、資材の管理のためになされる簿記もまた「価値形成的な費用」として数えあげるべきではなからうか。氏がこの基準を不用意に設けられたものではないことは、さきの分類表の二のなかで、「純粹の流通費でその労働が支払われる運輸」等々と規定し、さらに、この表にたいして「このうち価値形成的生産がおこなわれている部分は、一の部分にかざられ、二の部分はすべてそうでない」と考えられる」（傍点——井田）といっていることからしてもあきらかである。つまり、氏によって固持されている基準なるものは、すでに前章で検討されたとおり、経済的諸契機をなす保管、運輸等がかなる消費過程において充用されているかに応じてそこでの労働の性格を規定することをもって内容としているのである。氏と川合氏とことなる点は、川合氏が、みずから設定した基準を一貫して妥当させているのにたいして、氏が、この点をかならずしもあきらかにしていないという区別のみに着する。

そこで、氏によってあやまり解せられていると考えられる以上の諸点を正すならば、およそ、つぎのようにいわなければならぬであろう。すなわち、あらゆる社会的生産に共通な諸関係に規定されておこなわれ、再生産過程の円滑な条件のために充用された運輸あるいは保管は生産的に消費されたのであって、したがってこの過程において生産された価値は、労働対象の高められた価値として入りこみ購買者にたいして均衡的に配分され負担されることとなる。観光旅行のごとく個人の旅行あるいは個人の財貨の保管のために充用された運輸あるいは保管は個人的に消費されたのであって、したがってこの過程において生産された価値は、生産物の消費とともに消滅し充用者たる私的個人によって決定的に負担されるのである。生産の社会的形態すなわち商品生産一般および資本制的商品生産の独自の性格から生じてそのために消費された運輸あるいは保管は、生産的消費にも個人的消費にも入りこむことなく、不生産的形態において消費されたのでありあるいは非再生産的形態において消費されたのであって、「純粹な流通費」と同様な費用として消費されたものと考えることができよう。したがってそこにおいて生産された価値は、第一の場合とはことなつて、購買者にたいして配分されるべく労働対象の高められた価値として商品価値に入りこむことはできず、充用者自

身によって負担され充用者の損失に帰することとなる。氏の表現をかりるならば、無政府的な競争から生じた交錯輸送のための運輸あるいは投機目的に従属してなされる保管がそれである。それは、生産過程の一定の社会的形態にのみ規定されて、社会的労働の大量が流通過程のこの段階に固定されかつこの段階に供されたのであって、わたくしがこうした諸費用を「純粋な流通費」と同様な費用として規定するゆえんはここにある。したがって、不生産的形態において消費された費用 \parallel 純粋な流通費すなわち価値を生産しない費用である、と考えるはならない。この二つの命題をイコールと考えるならば、それは根本的にあやまりであると考えられる。右の等式にせめられた思想を固持するかぎり、人間の運輸の問題をふくむ流通費一般の諸問題は、混乱のなかにおかれること必定でありかつこの混乱からぬけだすことはおよそ不可能であるといわなければならない。さらに、簿記についていえば、それがいかなる形態をとりにかなる目的をもっておこなわれようと、消極的であれ積極的であれ、それは生産的ではありえない。簿記による生産過程の統制ならびに総括は、ペンとインクと紙とを通じて実現される観念的なものにほかならない。それは、労働過程において監督労働によって実現される結合労働によって遂行される生産過程の現実的統制ならびに調整とは本質的にことなり、人間と自然とのあいだの質料変換の一過程ではなく経済的契機ではけつしてない。質料変換の過程そのものとこの過程にもなる諸機能とを混同してはならない。最後にふれるべきは貨幣材料の生産についてであるが、「商品金を生産するかぎりでの貨幣商品の生産は生産的であり貨幣材料を生産するかぎりでの貨幣商品の生産は不生産的である」とはなにか。貨幣商品の生産はいつたい価値を生産するのかもしれないのか。貨幣材料たる貴金属生産のための労働は、他のすべての物質的生活資料を生産する労働とまったく同等に、価値を生産する生産的労働である。かくして生産された金が貨幣として機能し、この形態においてたんなる流通機械として流通過程に緊縛せられし

たがって「純粋な流通費」とされなければならないという事実は、なんら事態をかえることはできないのであって、貨幣材料を生産する事業は産業部門でありそこに投下される価値は剰余価値を現実に創造する産業資本として無条件に規定されなければならない。

以上によって、川合氏が、人間の運輸の問題をいかに把握し、また、この把握と相互に制約しあいかつ前者を根拠づけているとみられるところの流通費一般について、いかに理解しているかについておおよその観念をうる事ができたものと考えられるので、つぎに、「国民所得の理論的問題」に関連して人間のための運輸の本質究明をこころみている金子ハルオ氏の「理論」について、簡単な検討をおこなうこととしよう。

(2) 金子ハルオ氏の「理論」について

「……マルクスが、『人間の運輸』が基本的には『商品の運輸』と同様な価値形成的……性格をもちうると規定し、その根拠として……ともに場所的移動という『有用的効果』をうみだす点を強調していることはあきらかである。しかし……いかなる場合にも人間の場所的移動という……場合には、『価値』の生産がおこなわれると……規定していたとは必らずしもみなしえない。……したがって、……観光旅客の輸送……が社会的総価値の生産過程にくわわるとみなすのは、マルクスがのべた本来の意味での『有用的効果生産説』の不当な拡大適用におちいる……」

マルクスは、本来、資本主義のもとでの本源的な物質的生産過程は一定の規模に達した協業によって遂行される……物質的生産物および人間労働力の一定の輸送（および通信）が協業にもとづく直接的生産過程の一部分を構成する……ところから、それと同様に……社会的生産の総過程が……自立した生産部門に分たれた諸労働の社会的『結合』に

よって遂行されるとみなすかぎり……社会的生産……に本来必要とされる……『商品および人間の運輸』(および通信)が……自立しても、その本来の生産的性格をなら変えることはないとみなしていた……。以上を前提し……『自立した産業部門』における『人間の運輸』労働の特殊性は、『商品の運輸』労働が……商品に『体化』されてその商品の価値を高めるのは異なつて、即時的に消滅して……『サーヴィス』のようにみえ……、そのような特殊性にもかかわらず、社会的生産……に必要とされる……『人間の運輸』が本性上は『商品の運輸』と……性格を共通にしていることを根拠づけるために、両者がともに社会的生産の総過程に必要な『有用的効果』を生産しているという概念規定を提供した……とすれば、……もともと社会的生産……との内的関連をもたない観光旅客の輸送……をまったく取扱つていないことはあきらかである。……以上の……把握は、つぎの諸点によつて裏付けられよう。前述の『剰余価値学説史』補遺十二の(K)の叙述は、第一に、その直前の『(i)物質的生産の総過程という視角のもとでの生産的労働の問題』で、……『共同生産物』を生産する『結合労働』の一部分をなす『頭脳労働と手労働』の生産的性格が論じられたうえで、その継続として……展開されている。……第二に、(K)は……『物質的生産の部門としての運輸業……』といわれている点が注目される。第三に、(K)の叙述の直後に、補遺十二全体への注釈として『……ここでは、まだ、生産的資本……だけを取扱うべきである』と……とくに付記されている。つぎに、前述の『資本論』……の叙述も、第一に、『資本の循環諸形式』をあきらかにする観点からあつかわれており、運輸業における範式……が一般的範式……と……本性上は同質のもの……とされたうえで、自立した『運輸業』の『生産』の特殊性……をとりあげている。……第二に……『運輸業』をとくに『本来的運輸業……』とよんでいる点が注目される……。

以上によつて、観光旅客……もふくむ……『人間の運輸』労働を、……無条件的にすべて価値形成的……と規定す

ることが、マルクスの……真意ではないことがあきらかになった……。それゆえ……旅客輸送やラヂオはもとより、『ラブレター』の伝達も生産的である……』といった主張には賛同できない」（金子ハルオ「国民所得の理論的問題」経済理論学会編『現代資本主義と物価』所収、一九七二〇〇ページ、青木書店刊、一九六五年五月、傍点―原文）。

一読してあきらかなとおり、当面の問題把握における氏の基本的思想は、「社会的生産の総過程に本来必要とされるかぎりでの人間の運輸あるいは通信」という表現のなかにもっとも明瞭に示めされているようである。この基本思想についてみるかぎり、周知のごとく、川合・金子・の両氏の共有財産と見做すことができる。このことは、川合氏が、「これらのサーヴィス労働は生産的であるといっても、物質代謝との関連においてのみそうなるのであって、それだけが単独でそうなるのではない」といつていることを想起することによってただちにあきらかとなるであろう。したがって、個人的消費に入りこむ運輸あるいは交通による価値生産の事実を否定しようとすればするほど、あやまりを拡大強化するという効果があります保障されるのであって、氏による本質究明のこのころみは、それが証明しようとするとは逆のことを証明する結果になっているのである。

ところで、氏は、右にみたごとき結論は、前章において検討に附されたマルクスの説明の(1)のうち(甲)と(乙)の一部ならびに(2)のうち(イ)と(ロ)の一部にかんする氏の把握と、さきに紹介された引用文の最後にある「諸点」からなる「裏付け」捜査とによって「まったくあきらかである」といつているのであるが、はたしてどうであろうか。氏の結論と同じ意味において、それが「あきらかである」といつるであろうか。

さきにみたところによれば、氏は「自立した産業部門における人間の運輸労働の特殊性は、商品の運輸労働が輸送対象である商品に対化されてその商品の価値を高めるのとはことなつて、即時的に消滅して商品の高められた交換価

値にあらわれることがなく、その点であたかも一般のサーヴィスのようにみえるという点にある」といっている。「即時的に消滅する」というとき、そこでなにが消滅すると氏は考えているのであろうか。それは価値であるのか。氏によれば、この場合、消滅するのは価値ではなく人間の運輸労働でなければならぬ。「即時的に消滅する」のが、具体的性格・特殊の有用性における労働としての労働そのものであり労働の使用価値そのものであって、しかもそれがここにおける諸関連のすべてであると考えるならば、それは、まさに、サーヴィスそれ自体というべきではなからうか。こうしたサーヴィス提供は、いかに物質的生産の総過程に必要とされその手段として役立ちえたとしても、「その本来の不生産的性格をなら変えることはない」ものとなりうるものではない。これは一般的法則というべきでは運輸と価値形成的 \parallel 生産的性格を共通にしている」ものとなりうるものではない。これは一般的法則というべきではなからうか。これこそ、生産的労働と不生産的労働の問題またはサーヴィスの問題の要点をなしたがって「国民所得の理論的問題」における要点をなすものというべきではなからうか。ここで氏が念頭においているのは、(1)の(ハ)の冒頭の一節ならびに(2)の(ロ)の前半の一節である。すでに前章における検討があきらかにしたとおり、ここでは、運輸業の生産物のもつ二つの側面が「使用価値」ならびに価値としてそれぞれ分析されており、他の生産物または商品にたいする特殊性をなすところのものがあきらかにされていた。氏は、『資本論』のこの説明の把握において「慎重」をきわめているようである。運輸労働とはすなわち運輸過程であり運輸業の生産過程である。この生産過程 \parallel 場所的運動は同時に消費過程でもある。この過程の生産物は「即時的に消滅する」。ここにおける生産物が生産と同時に消費されて「即時的に消滅する」のは、たんに「人間の運輸労働の特殊性」とどまるものではない。それは、また、「商品の運輸労働の特殊性」をもなしているのである。つまり、「運輸労働」そのものの特徴的標識の一つをな

しているのである。氏によって把握されたマルクスの二つの説明は、このことをまぎれもなくあきらかにしているのではなからうか。「運輸労働」の生産物の「使用価値」の側面についてみるならば、この「商品」の自然的特殊性についてみるかぎり、人間の運輸と商品の運輸とのあいだに消費・不消費・の相違をみいだすことはできないであろう。ところが、この同じ生産物の価値の側面についてみるならば、両者のあいだには一定の区別をみる事ができるのである。氏によって指摘され強調されているところの「商品の運輸労働」にたいする「人間の運輸労働の特殊性」をなして「即時的に消費する」のは、「運輸労働」の成果たる有用的効果の価値に関連するのである。さきに指摘しておいたとおり、氏によれば、「即時的に消費する」のは場所移動なる有用的効果のもつ価値ではなくて労働である。これは、すくなくとも、マルクスの「古典的叙述の把握」とはことなる把握でなければならない。ことなるどころではなく、むしろ、それと真向から対立するものといわなければならない。「有用的効果が個人的に消費されるならば、その価値は消費とともに消滅する」という説明を把握の対象としてとりあげているにもかかわらず、問題の正しい解決にいたる手がかりとすべきものと考えられる価値という表現を「故意か過失か」しつように避けているのである。さらに立入っていえば、右にみたとおり、この「商品」に有用的效果の把握についてみるかぎり、「使用価値」と価値との混同ないしは「使用価値」による価値のすりかえというべきではなからうか。「商品」の二つの側面の混同ないしはすりかえによるかぎり、「人間の運輸」はサーヴィスとして現象するにとどまらず、それは、サーヴィスそのものとして規定されなければならないであろう。

氏は、さきの引用文にさきだち、(2)の(甲)のマルクスの説明に関連して、「マルクスは、しばしば誤解をされている」といってその誤解たるゆえんをあきらかにするとともに、つぎのようにマルクスを「擁護」しているのである。

「『人間の運輸』労働を、本源的な生産的労働に対立する……いわゆるサーヴィスであると規定しているのではなくて、そのような『サーヴィスとしての現象、する……』といっているのである。すなわち、ここでは、『商品の運輸労働』が輸送対象である物的商品に『体化』して対象化された価値を形成し増殖するのにたいし、『人間の運輸』労働は、輸送対象である人間に『体化』するのではなく、即時的に消費されてなんら生産過程の外部に自立した対象物を残さないという点で外見的にはサーヴィスと類以の性格をしめし、サーヴィスのように『現象』するのだが……本来は『商品の運輸』と同様の生産的価値形成的性格をもつ……とっている」（金子ハルオ、前掲論文、一九六ページ、傍点―原文）。

現象とは本質の現象である。そこで、ここで現象するといっているのは、本質が現象するのであってこの現象を本質そのものと考ええるから誤解することになるのだ、とどれほど繰返してみたところで問題の理解は一步も前に進むわけのものではなからう。本質が現象とことなるというのであるならば、その相違の真の姿をあきらかにし本質的な連をしめさなければならぬ。右にみたとおり、氏は、この本質的関連の究明において自分で自分をぶんなぐることになっているようである。

以上のごとき把握は、さらにつづいて四つの側面からなされる裏付けによつて一そう確定的なものとしてされているのである。氏によつてとくに「注目されるべき」ものとされた二つの命題がある。それは、「(k)は『物質的生産の部門としての運輸業』という表題が付されており、たんに『運輸業』というのではなく、『物質的生産の部門としての運輸業』といわれている」ことに関連してである。しかし、ここでマルクスがしていることはきわめて簡単であつて、運輸業そのもの・運輸業一般は経済活動である。物質的生産の一部門である、といっているにすぎないので

ある。それは、生産過程の成果が対象的生産物ではないにもかかわらず、物質的生活資料の獲得の過程そのものである。それ以上でもそれ以下でもない。おそらく氏が把握しようとしているごとく、運輸業につき、物質的生産の部門としての運輸業と非物質的生産の部門としての運輸業ということなる二種の運輸業に區別され、同じ人間の運輸であっても、「社会的生産の総過程に必要とされるかぎりの人間の運輸」のみが物質的生産の部門としての運輸業でありしたがってそれは「商品の運輸とその本性を共通にして価値形成的 \parallel 生産的性格をもつ」のであるが、それについて、「社会的生産の総過程との内的関連をもたない観光旅客の輸送などの人間の運輸」は非物質的生産の部門としての運輸であって、「そこにおいて生じる有用的効果は本質的には生産的なサービスそのものであって、それ自体なら『支払いの元本』を創造せず、社会の諸所得からの控除によって維持されるとみなされ……価値非形成的 \parallel 不生産的性格のもと規定されるのが正当」(金子ハルオ、前掲論文、二〇〇—二〇一ページ)であるとマルクスみずから考えており、ここでは両種の運輸業をふくむ運輸業一般を考察の対象とするのではなく、二種の運輸業のうち物質的生産の一部門として規定される運輸業すなわち社会的生産の総過程が正常的に必要とするそれのみを考察の対象としている、などといっているのではまったくないものと考えられる。氏によって「注目されるべき命題」とされる他の一つは、「運輸業における範式が一般的範式と産業資本の循環という本性上は同質のものであるとされ、かつ、ここでの運輸業をとくに『商品や人間のための本来的運輸業』とよんでいる」ことに関連してである。すでにあきらかにされたとおり、ことからは明瞭そのもの。氏が「物質的生産の部門としての運輸業」についてなされた裏付けとまったく同じ内容の裏付けをここにも期待して、「本来的運輸業」なる表現にたいして独自の内容を附与しようとするのである。すなわち、この裏付けによれば、同じ人間の運輸とはいえ本質的にことなる二種の人

間の運輸がある。その一つは本来的運輸としての人間の運輸であり、二つは本来的なる限度をこえたいわば非本来的な運輸すなわち「観光旅客の輸送などの人間の運輸」である。運輸業に投下された資本の循環をしめす範式が特殊のでありながらも、一般的形態にある範式と「本性上は同質のものとして」産業資本の循環をしめす範式とされているのは、この人間の運輸の二種の区別づけにもとづいて、本来的な人間の運輸すなわち第一種に属する人間の運輸のみがとりあげられていることをしめしている、とマルクスの理論の精髓をあきらかにするのである。ところが、この「本来的」なる表現がしめすものはマルクスの思想の精髓などというものではない。事実・状況がA地からB地に場所的定在を変更する。商品や人間が同じくA地からB地に場所的定在を変更する。いずれも空間的位置の変更ではあるが、後者を前者に対比して本来的といっているにすぎないのである。思想・感想・状況等が手紙・電信・報道を手段として位置を変更する場合たる伝達業に対するに、商品や人間が位置を変更する場合たる本来的運輸業という関係であつて、それは、第二種の運輸業⇨サーヴィス業に対するに第一種の運輸業⇨本来的運輸業という関係ではないのである。氏は、こうした操作によつて、「『資本論』においては直接的生産過程において機能し物質的生活資料を生産する生産的資本だけがつまり第一種たる本来的運輸業がもつばら取扱われているのであつて」、第二種の運輸はサーヴィスの領域に属し、この種の問題は総じて『資本論』では考察されていない。したがつて、運輸手段の個人的消費をもふくめて「運輸をすべて価値形成的と規定するのはマルクスの真意でないことがあきらかになった」と強調するのであるが、氏はなにか勘違いをしているのではなからうか。もしそうであるならば、そもそも人間の運輸の性格を問題とする問題そのものがなくなることになるのではなからうか。経済的契機としての運輸業そのもの、したがつて生産資本としての規定性における運輸手段が、同時に個人的にも消費されて観光旅行等のために充用されるとい

うところにまさに問題とされなければならない事態がみられるのであって、もし氏の把握によるならば、運輸のうち人間の運輸についてのみ、サーヴィスとして現象し価値生産がおこなわれる領域の限界にあるとされざるをえない問題の本質を看過するにいたるものと考えられる。運輸について、それは経済的に重要である、それは経済的契機である、という性格を事実において捨象して人間の運輸そのものの性格を抽象的に考察しようとするならば、そこにおける運輸はサーヴィスであり不生産的労働であって、それは、「賃労働を考察するさいに、賃労働ではあるが、同時に生産的労働ではない賃労働の範疇のものでとりあつかうべきである」とされるにいたるののは理の当然であろう。

氏の「理論」に内在するあやまらぬしは混乱は、さらに、別の事情にもとづくものと考えられる。氏は、マルクスの「古典的叙述そのものの理解という点」において誤解しているにとどまらず、その「理論」の性格そのものからして氏のあやまりは必然的といわなければならないようである。一言もつてするならば、氏の「理論」の性格は、まぎれもなき折衷説にはかならないものとわたくしには考えられるのである。氏によれば、人間の運輸の問題をめぐって「二系列の対立」がある。それは、一方は「使用価値完成説」であり、他方は「有用的効果生産説」といわれる。「二系列」がそれである。すでにみたとおり、氏が、「社会的生産の総過程に本来必要とされるかぎりでの人間の運輸が価値形成的である」と強調するとき、それは「使用価値完成説」とその立場をとみにしているものとみななければならない。氏によれば、この「使用価値完成説」は、人間の運輸の問題について、「社会的な物質的生産過程の遂行に必要なかぎりでの人間労働力の直接的輸送のみが価値形成的 \parallel 生産的である」といっているからである。ところが、他方で、氏が、「マルクスの古典的叙述そのものの理解という点では、いわゆる『有用的効果生産説』のほうがおおむね適切な理解を示していると考えられる」と考えるならば、氏は、「有用的効果生産説」とその立場をとみに

しなければならぬこととなるであろう。しかも、氏によれば、「マルクスが本来の意味での『有用的効果生産説』をのべた」のであるとすれば、ますます「有用的効果生産説」の正しさが承認されなければならないのである。氏によれば、この説は、「観光旅客の輸送までもふくめてすべての『人間の運輸』は、それ自体場所的移動という『有用的効果』をうみだしている『生産過程』とみなされ、価値形成的Ⅱ生産的と規定される」といつているのである。みられるとおり、「二系列の見解」の対立的性格はあきらかである。しかも氏はこの対立にもかかわらず、「二系列の見解」にともに支持を与えているのである。そこで、氏に要請される究極の課題は、「有用的効果生産説」に一定の限度を設定してその適用領域を「本来の意味」における「生産的範囲」にとどめることでなければならぬ。「古典的叙述の理論的地位づけ」ないしは「裏付け」捜査は、いずれもすべて、かつて氏によって承認され人間の運輸について適切な理解をしめすといわれた「有用的効果生産説」を否定するために必要とされた合理化のための作業にほかならない。つまりは折衷説の構成とでもいふべきであろうか。したがって、氏の「理論」に一貫してみられる特徴は、このためになされた「古典的叙述」の誤解の作成であったといつていいであろう。氏の「理論」が、究極においては、みずから「マルクスの古典的叙述そのものの理解という点で、不適切な理解」であるといつて排除した「使用価値完成説」なる説に帰着しながら、なおかつ、一定の混乱をしめさざるをえなかつたゆえんはこの「理論」のもつ折衷説の本質に深くねざすものと考えられる。人間の運輸とサーヴィスとの関連についての氏の説明にみられた自己撞着は、その好箇の一例証であつたといえよう。

(3) ソ同盟の『経済統計学教程』の「理論」について

最後に、ソ同盟において、この問題が従来どのように取扱われてきたかについて簡単に紹介することとしよう。

「人間の運輸」について(完)

「社会的生産の過程で、……労働は、計画的にいろいろな部門に配分されているが、これらの部門は、再生産過程でのその役割にしたがって、まず第一に、物質的生産の分野と非生産的の分野とに分けられる。……」

物質的の生産とは、社会的生産物——一定の期間につくりだされる財貨の総体——を生産するために、社会的労働が投下される分野のことである。……」

……経済・統計的研究は、物質的生産の分野と非生産的の分野とを区別し、さらに……物質的の生産諸部門のクラス分けを前提とする。……」

ソヴェト経済統計の実務では、つぎのような社会主義社会の物質的の生産分野の部分別クラス分けが採用されている。

- (1) 工業
- (2) 農業
- (3) 建設業
- (4) 貨物輸送
- (5) 生産のための通信
- (6) 資材・技術の供給
- (7) ソヴェト商業と調達
- (8) 公共食堂

……」。

「貨物¹輸送は、マルクスの特徴づけによれば、物質的生産の特別な部門……である。……生産物の空間的移動がおこなわれるのは、……生産物の……消費のためには、一般に、使用価値が消費場所に移転される必要があるという事情による。そしてこのことによって、運輸工業の追加的生産過程が欠くことのできないものとなる。……」

旅客輸送についていえば、これを物質的生産の分野にふくめるのは誤りであろう。……輸送業によっておこなわれる人間の運輸はサーヴィスである。……」

生産のための通信は物質的生産の一部門で……『伝達工業』の一部分である。……」

住民のための通信は非生産的の分野にふくまれる。この場合、住民のための通信労働の一定の部分は、やはり物質的生産の分野にいれられなければならない……（たとえば、新聞雑誌の配達……）」（ア・イ・ペトロフ編、前掲書、二三一—二五ページおよび三〇—三二ページ、傍点—原文）。

ソ同盟における経済統計上の実務的処理のしかたに表現されている人間の運輸の問題についての把握は、右にみるごとく、川合・金子両氏の場合と本質的にはなんらことなっていない。⁽¹⁾ここでは、「貨物輸送」のみが物質的生産の部門にふくまれ、人間の運輸はサーヴィスとされて非物質的生産の部門にふくめられている。その理由としてペトロフは、「旅客をはこぶ場合、新しい財貨がつくりだされることもないし、また既成の財貨の生産を完成する過程も存在しないからである」といい、こうした把握を「マルクスの特徴づけ」によると称しているのである。ペトロフの指摘にみられるように、人間の運輸にさいしては「既成の財貨の生産を完成する過程は存在しない」がゆえに、人間の場所的定在の変更を生ぜしめるにあたっては、具体的有用的労働としての労働・この使用価値としての活動そのものの提供がなされているにすぎないものとして現象せざるをえないということ、それにもかかわらず「生産物の消費

のためには、一般に、使用価値が消費場所に移転される必要があるという事情によって「たんに「貨物輸送」にとどまらず、運輸業そのものが経済的契機とされ「物質的生産の特別な部門である」というのが「マルクスの特徴づけ」であるということ、こうしたことには彼ペトロフは一顧だに与えていない。とはいえ、こうした諸点についての検討はすでになされたものと考えられるので、ここでは、この問題についてのソ同盟における取扱いかたの一応の紹介にとどめることとする。

(1) 最近、この問題についてまことに興味あると考えられる事実がみられるようである。すなわち、「一九六四年夏、ソビエト連邦、チェコスロヴァキア、ポーランド三国の専門家とコモコン事務局の協同作業により作成された、国民経済バランス統一方式の試案」にみられる人間の運輸にかんするあらたな取扱いについてである。この試案によれば、「実際の考慮のうえでと注すべきで運輸業と通信業に全体として生産的性格を認め、貨物輸送部分および生産的通信と旅客運輸部分(および個人的通信)を一括して、生産分野に含める」ものとされるにいたつたのである(野村良樹「社会主義諸国の統一国民経済バランス方式(1)——物財バランス——」行政管理庁統計基準局「統計情報」第十五巻第一号所収、九ページ、傍点——井田)。

ペトロフの場合とことなり、運輸・通信の個人的消費の過程についても、サーヴィスとしてではなく、生産的性格を承認することとなっている。この変更の結果そのものについてみれば、それが人間の運輸あるいは私的に消費される通信についての科学的理論による分析の結論とまさに一致するものである。このことについて、野村氏は、たんに「この全面的生産説が実務上の制約を回避するための策としての色彩を多分に持つ」と考えているようであるが、さらに多くの可能性をはらむ変更のごとく推測されうる興味ある事実であると考えられる。

(2) 註(1)にほぼ類似し、当面の問題、とくに、次章において考察される内容に若干の関連をもつとみられるいま一つの事実がある。

ソ同盟の経済学者、ユルガノフ、ポカタエフおよびクドロフは、「公表されたアメリカの産業別国民所得」を再編成し、科学的経済学にもとずいて「社会的総生産物と国民所得の大きさの算定を科定的に基礎づけるところをあきらかにしている。」それによれば、三者いずれも、「アメリカ産業分類」のうちの一部分をなす「運輸および通信業」にふくまれる「倉庫業の所

得」を再編成するにあたり、公表数字全額をそのまま再編された結果のなかにも計上しているのである（野村良樹「いわゆる『ブルジョア』国民所得統計とソビエト批判家」大阪市立大学経済研究会「経済学雑誌」、第五十四巻第五号所収、六八ページ）。

これは、ソ同盟における保管業あるいは保管費についての正統的な理解とはことなっている。ここで正統的というのは、『経済学教科書』に代表される問題把握をさしている。『教科書』によれば、

「商業の分野での資本主義的費用の二つの種類を区別しなければならぬ。第一は、純粹の流通費で、これは、商品を売買する過程および資本主義制度の特質と直接にむすびついている。第二は、生産過程が流通部面でもつづいていることによつて生じる費用である。

……。純粹の流通費には、商品を貨幣に転化し貨幣を商品に転化することとむすびついた支出がはいる。……マルクスが指摘したように、純粹の流通費は、商品なんらの価値もつけくわえない。……。

生産過程が流通部面でもつづいていることとむすびついている費用のうちには、資本主義経済の特質とはかかわりなくどんな社会にとつても必要な、商品の仕上げ費、運送費、包装費がはいる。……（それらの諸費用は——井田）それぞれ商品の生産価値をたかめる。……。

資本主義生産の無政府性と恐慌、競争と投機が原因になって、法外に多量の在庫品がたまるようになり、……このため、巨額の不生産的な費用がかかるようになる。……。このことは、商品の運送費、貯蔵費、包装費のうち、ますます多くの部分が……純粹の流通費に転化することを意味する。……（ソ同盟科学院経済学研究所著『経済学教科書』増補改訂版、マルクス・レーニン主義研究所訳、第二分冊、二七七—二七八ページ）。

これによれば、貯蔵費には二種類ある。すなわち、「資本主義経済の特質とはかかわりなくどんな社会にとつても必要な貯蔵費」と「資本主義制度の特質と直接にむすびついている貯蔵費」とがそれである。そして、この第二の貯蔵費は「純粹の流通費に転化」し、この費用と性格をともにすることとなる。したがって、第一の貯蔵費が、「生産過程が流通部面でもつづいていることによつて生じる費用」として、「商品の生産価値を高める」のはことなつて、第二のそれは「不生産的な費用であり商品なんらの価値もつけくわえない」のである。ここで問題とされている問題の理解についてみるならば、それは、コルガノフ等に見られるマルクス経済学の諸範疇の把握とはあきらかにことなっているのではなからうか。もし、『教科書』の

「人間の運輸」について（完）

右にみた説明が文字どおり「マルクスの指摘」によるものとするならば、コルガノフ等は、アメリカの公表資料の再編成にあたり、「倉庫業の所得」につき全額を新価値として計上すべきではなくその一部のみを計上しなければならぬ。倉庫費のうち「資本主義制度の特質と直接にむすびついて」、本質的に、すでに、純粋の流通費に転化した費用部分は新価値を附加するどころではなく不生産的であり「既存の価値総量からの直接の控除」であるからである。したがって、ここでも『教科書』とコルガノフ等とのあいだには、流通費にかんして相対立する理解が前提されているものと考えられる。すなわち、註（一）においてあきらかにされたその同じ事態をここにもみることができるようである。たんなるサーヴィスとして価値生産を否定されていた人間のための運輸は、生産物または商品の運輸ともども、運輸業として物質的生産の一部門とされるのと軌を一にして、保管費にかんする二種の区別が捨象されて保管はすべて一様に生産であり価値生産を承認されるものとなっているのである。

これまで長々と検討ならびに紹介をおこなってきた三つの「理論」に共通する一貫したものは、人間の運輸を二種にわけ、一方を生産としてそこにおける価値創造を承認し、他方を不生産 \parallel サーヴィスとしてそこにおける価値創造を否定する思想であった。ここで、つぎに、この「理論」を根底において支え両者ともにわかちがたくからみあった根本的な誤解と考えられる点にふれておかなければならない。それは、ひとり、人間の運輸の問題にとどまらず、流通費一般の把握にみられる決定的なあやまりと考えられるものだからである。

三 人間のための運輸と流通費の諸形態

「保管費に」ついて説明している『資本論』の「流通費」の叙述のなかで、つぎのように述べているところがある。すなわち、生産物は、直接的生産過程を経過してそれが入りこむべき消費過程との合間におかれるかぎり、市場にあつて商品在荷としてのかたちにおかれる。この商品在荷としての生産物の市場における滞在は、一面においては、産業資本の「再生産過程ならびに新資本または追加資本投下の円滑の条件」としての意義をもっている。他面において

は、資本制的生産は、この再生産過程等々の円滑の条件をはるかに超えた規模における商品在荷の形成を必然化するにいたる。資本制的生産のもとの生産の規模は、生産物にたいする直接的需要によってではなく、ほとんどもつばら、資本の増殖慾によって規定されているからである。こうして、市場にあって保管されるべき商品には、再生産過程との関連においてみるならば、相異なる性格をもつ二種のものがある。一方は、あるいは社会的生産元本としてあるいは二種のものである、いずれも商品在荷としての形態をとるとはいえ、一方は、あるいは社会的生産元本としてあるいは社会的消費元本としてかを問わず、あらゆる社会的生産に一般的に実存しなければならない生産物。この特殊な現象形態にすぎない。他方は、資本制的生産の独自の性格に条件づけられて生ずる、もつばら生産の形態によって制約されて形成される、商品在荷にほかならない。とはいえ、こうした区別にもかかわらず、市場におかれた商品在荷としての商品を保管するためになされる保管労働は、すべて一様に価値形成的労働として生産的性質をもつのである。この労働のうち、再生産過程等の円滑の条件として機能している商品在荷の保管にかんするかぎりの保管労働のみが生産的性質をもつ労働であり、他の生産の形態から生じ必要とされるかぎりにおける保管労働は生産的性質を否定されて不生産的性質をもつにいたるといふのではけつしてない。このように考えるならば、それは根本的にあやまりとならう。いずれの場合も、保管にあたり、「使用価値・生産物そのもの・が資本投下を要する一定の对象的諸条件のもとに移され、追加労働を使用価値に作用させる諸操作のもとに置かれる」ことにより、いずれの場合もすべて「商品の価値はここで維持または増殖される」のである。（『資本論』、インステイトウト版、第二巻、一三三ページ、長谷部訳、青木文庫版⑤、一八〇ページ）。保管の対象をなし保管によって維持される商品の価値は、資本価値と剰余価値とをふくむ。これらの価値は宙に浮いているものではない。それらは使用価値としての商品の对象的属性として実在している。し

たがって、それは、この使用価値としての商品そのものの維持によってのみ維持されうる。そして、この商品価値を維持するための労働は、また同時に、この商品価値を維持するという効果 \parallel 生産物において、保管にあたって消費された保管手段 \parallel 不変資本の価値を維持・再現させ、かつ新価値を附加するのである。このことは、保管が物質的・生活資料の獲得のための諸過程における経済的契機そのものであるという事実にもとづくものであって、保管の対象をなす存在荷がいかなる性格のものであるか、それはいかに機能しているか、つまり、保管の生みだす効果がいかに消費されているか、という消費の態様にはいっさい無関心である、といわなければならない。保管されている商品が「商品在荷の可能的要素を形成するにとどまり、その有効要素を形成しない」場合でも事態はなんら影響されるものではない。このことは無条件的に承認されなければならない。ここでは、もちろん、保管手段 \parallel 生産諸条件は社会的にみて標準的であり、保管労働を提供する労働力はその熟練と強度とにおいて社会的にみて平均的品質のものであることが前提されている。つまり、保管にさいしては社会的に必要な労働時間のみがついやされたものと想定されていることはいうまでもない。この種の問題はここではまったく問題とはなりえないことがらに属する。

ところが、これら保管のための費用は、それがいかに消費されるかにしたがって一定の区別が生ずる。それが、すべての社会的生産にとって要請される、再生産過程のための条件としての、商品在荷のための費用として消費される、つまり生産的に消費されるならば、その価値は商品に移讓されて商品の価値を高める。他方、右の限度を超えて市場にある在荷のためになされる在荷形成の費用は、費用としては両者まったく同じであるとはいえず、たんなる損失であって、商品に移讓されることなく商品の価値を高めない。それは、商品所有者自身あるいは寄託者自身の負担として価値実現における控除をなすにすぎないのである。この点、しかり、この点にかんするかぎり、この費用は商品価値

の形態にのみかわる「純粹な流通費」とその姿態を同じくすることができる。けだし、後者についていえば、それは、価値形態の変更のためにのみなされる労働は、価値の形態にのみ関連して、使用価値にたいしてはいかなる作用をも及ぼさない労働であるがゆえに、転態の対象をなす商品の価値になにもをも移譲させえないからである。それは、この労働が移譲させるべきいかなる新価値をも形成しえないという事態の本性そのものにもとずいているという単純な理由によるのである。この商品在荷の保管にあたっては、すでに形成されている価値・既存の価値として実存している価値・は生産的に消費されたのでもなく個人的に消費されたのでもなかった。したがって、それは、生産の社会的形態からのみ生じて必要とされる費用として、不生産的形態において消費されたのだ。あるいは、さらに、それは、「純粹の流通費」として規定されうる形態にいて消費されたといってもいいであろう。これは、再生産過程のあらゆる部面で生ずる社会的労働のかぎりなき浪費・人間労働力のかぎりなき犠牲・の流通過程のこの段階における一形態にはかならない。それは資本制的生産がとる正常な諸形態の一つですらあるといえよう。資本制にいとまれる社会の悟性は、社会によって自由に処分されうる社会的総労働が、種々なる生産諸部門にたいして、どんな割合で配分されるべきかについてあらかじめ規制しえないのであるが、それとまったく同様に、この社会は、社会の総労働時間のいくばくを生産・分配・交換・消費の諸過程にたいしてそれぞれ配分されるべきかをきめえないのである。比率的にみて、社会的総労働時間のあまりに大きな分量がA部門に配分され、したがってこの商品分量があまりに多く生産されたでしょう。この場合、商品大量のすべての可除部分は社会的に必要な労働時間のみをついやしただけであるといえ、この商品大量はいずれも平均的に必要な労働時間以上の時間をついやしたのと同じものとして、価値以下の価格で売られなければならないことになる。生産されて、生産物の対象的屬性として実存する価値は

実現することができない。価値実現における損失として生産者自身の負担に帰するのである。この場合、だからといってこの損失に帰した価値が、そもそも、生産されなかったのだ、比率的に過大に配分された社会的労働部分不生産的性格の労働に転化してしまったのだといひはしないであろう。ここで価値生産の事実を否定するならば、それは、科学的否定に通じるであろう。価値は需要供給によって決定されると主張するに等しく、したがって、価値Ⅱ価格を肯定することになるからである。保管についてもこの点まったく同様な関係にあることを知らなければならぬ。すでにみたとおり、検討に附された「理論」が、いずれも一樣に、一定の限度をこえる商品在荷のための費用による価値創造を否定するとすれば、それは、客観的には、価値と価格との相等性を擁護するに等しいであろう。結果はまことに重大であるといわなければならない。在荷のための諸費用が、中断されない販売の条件にもとづくものではなく、純粹に形態から生じ、したがってこの費用は、他の商品生産者または商品購置者によって按分比例的に負担されるべく商品価値に移譲されない・商品になんらの価値も附加しない・という命題をもつて、同じく生産の形態から生じて絶対に不生産的な費用として、その機能は価値も生産物も創造することなくしたがってこの費用の支出によつては転態される商品価値は増大しえない・商品になんらの価値も附加しない・とされる純粹な流通費とまったく同じ費用として規定されて両者いずれもなんらえらぶところなき命題であると考えらば、それは、重大なあやまりであろう。このことの厳密なる把握は、たんに保管費についてにとどまらず、流通費の諸形態のすべて、したがってまた同時に、当面の人間の運輸についてのあやまりなき理解に達しうるもつとも重要な一論点である、とわたくしは考えている。これら二つの命題をイコールのものと考えるならば、再生産過程の正常な進行の条件をこえる保管も運輸もともに不生産的でなければならない。労働力の生産的消費場所への正常的な場所的定在の変更をこえる人間の運

輸は、「純粹な流通費」と同様、とうてい生産とされるわけにはいかないことは理の当然となるであろう。

ここに述べたことはあるいはつぎのようにもできるであろう。いかなる労働が価値を生産する生産的労働であるかいなかということ、いかなる労働が「商品なり労働能力そのものなりの再生産にあつたにはいる生産手段や生活資料」を現実に生産し生産的に消費されるいわば再生産的労働であるかいなかということとはまったくことなる基準にもとづく労働の區別すけであつて、この二種の労働を同一視し混同してはならないのである。生産的労働イコール再生産的労働、不生産的労働イコール非再生産的労働という等式を想定するならば、それはあやまりである。非再生産的労働といえども、人間のなんらかの慾望をみたすべき人間に質料的に対立する使用価値を生産ししたがつて生産的労働として規定されなければならない。この労働の生産物が、非再生産的消費に充当すべく予定されて、「その実在性においては、物品として再生産過程」——商品なり労働能力そのものなりの再生産過程——のためにはいかなる使用価値をももぢえないとしても、この労働が生産的労働としての性格を保持することをさまたげるものではない。たとえば、戦争は、経済的にみれば、資本とその質料をなす物質的富を海中に棄てるに等しいものといわなければならない。兵器等々の物的な戦争手段獲得のためになされる生産的活動とその成果は、人間の肉体的・精神的生存のための慾望充足のなかに入りこむことはできない。とはいへ、これらの軍需品を生産する事業部門が、生産部門＝産業部門として、他の物質的生活資料を生産してその生産物が現実に諸慾望の充足に入りこむような生産諸部門とともに、その軍需品の生産において同時に価値を現実に創造する過程にあることは依然として真理でなければならない。いかなる性状をもつ対象的生産物が生産されそれがいかなる目的のために消費されるかという事情は、この生産物獲得のための諸活動を生産的労働として規定することを否定する事情とはなりえず、両者のあいだ

にはなんらの必然的な関連は存在しないのである。それは、生きた人間としての諸個人の生存のためには、彼自身の行動によつて獲得される自然質料がなければならぬという根本的事実に直接に規定されて、これらの自然質料・對象の生産物の生産のための活動は、資本制的生産のもとにおいて剰余価値を現実創造する生産的労働として無条件に規定されなければならない。軍需品についていわれることは、奢侈品生産についてもほぼ妥当する。機械による大規模生産の直接的結果は、剰余価値ならびに剰余価値がもつてみずからを表示する生産物量を飛躍的に増加させるにいたる。こうして、資本家階級「の富の増大と、第一義的生活手段の生産に必要な労働者数の絶えざる相対的減少とは、新たな奢侈慾と同時にその新たな充足手段を生みだす。社会的生産物のより大きな部分が剰余生産物に転化され剰余生産物のより大きな部分が精製され多様化された形態で、再生産され、消費される」。それは、「もつともあわれむべき慾望、嗜好等を満足させるもつとも嫌悪すべき使用価値」からなるいわば第二義的生活手段であつて、経済的にみれば、軍需品と同様、再生産過程のための使用価値としては機能することはできない。あるいは生産物を生産するための生産手段としてあるいは労働力を維持するための消費資料として再生産的に消費されえないこの奢侈品の過度の増大は、経済の発度をさまざまげる規定的要因に転化しうるとはいへ、資本制的生産は、使用価値にたいしてかくのごとき単なる享樂的富としての形態を附与することを法則としてしているのである。しかし、再生産過程の正常な進行にとつての逆の条件であるからといつて、この奢侈品としてのみ消費されうる對象の生産物の生産のための諸部門が、生産部門でなくなつたり産業部門であることをやめたりはしないであらう。その成果がかくのごとき非再生産的使用価値として表現されるような場合の労働が、生産的労働たることを否定され価値創造的活動としての性格をうしなつたりはしないのである。さきにあきらかにしたごとく、この点は、人間の運輸の場合をふくめて流通費の諸形

態の把握にさいしてもまったく同じ関連にあるものとして把握されなければならないものと考えられる。すなわち、貨幣材料の生産、平均的なる限度をこえて過度に提供された保管・運輸の効果が、事実において非生産的であり生産的に消費されたからといって、その労働を不生産的労働と規定してはならないことがここにおいてまたもやあきらかとなるであろう。

ところで、これまでの考察に関連して、『資本論』の「流通費」についての叙述のうち、さしあたり慎重な検討を要すると考えられるいくつかの説明を摘記しておくこととしよう。

(イ)

「……商品在荷としての形態での資本の定在は、生産部面に属しないが故に流通費に算えられる費用を生ぜしめる。この流通費が第一節（購買時間と販売時間、簿記および貨幣からなる「純粋な流通費」——井田）であげられた流通費と区別される点は、前者は特定の範囲内で商品の価値に入りこみ、したがって商品を高価にすることである」（『資本論』、インステイトウト版、第二巻、一三三ページ、長谷部訳、青木文庫版⑤、一七九ページ）。

(ロ)

「商品の価値がここで維持または増殖されるのは、ただ、使用価値・生産物そのもの・が資本投下を要する一定の対象的諸条件のもとに移され、追加労働を使用価値に作用させる諸操作のもとに置かれるからに他ならない。……だから、……在荷形成……に伴うこれらの空費は、単に形態転化の停滞および形態転化の必要から生ずるにすぎぬといえ、しかもこれらの空費は、その対象そのものが価値の形態転化ではなく価値の維持である……ということによつて、第一節の空費から区別される」（『資本論』、同上、一三三ページ、同上、一八〇ページ）。

「人間の運輸」について（完）

(5)

「……商品在荷の形成によって条件づけられる流通費が、商品形態から、貨幣形態への現存価値の転形時間からのみ、つまり生産過程の一定の社会的形態からのみ……生ずるかぎりでは、この費用は第一節に挙げた流通費とまったく同じ性格である（『資本論』、同上、一三三ページ、同上、一八〇ページ）。

この説明が、再生産過程の円滑な条件をこえた商品在荷のためになされた保管部分は、「第一節にあげた流通費とまったく同じ性格」の費用に転化し、したがってそこにおける追加労働のうちこの労働部分は不生産的労働であって価値を生産しないのだ、といっているものと理解してはならない。それこそあきらかな思いちがいであること、このことについてはすでに十分に検討されたとおりである。諸「理論」の軸点をなして問題の混沌の核心を構成するところの流通費の二種の区別にたいして論拠を提供する思想がここにあると早合点してはならない。諸「理論」が、すべて、保管・運輸したがって人間の運輸の考察にあたり、それらを二種に区別して一方を生産とし他方を不生産として規定して、この費用部分はあるいは「社会の諸所得からの控除分をなし価値非形成的」であるといっているのは「それは社会で生産される価値の総量からの直接の控除である」といっているのは、この説明にかんする右に指摘したごとき思いちがいを直接の論拠として前提しているものと推測されるのである。

(6)

「……問題は、この費用はどの程度まで商品の価値に入りこむか、ということである。……流通貯水池に滞在している商品が後から追いかけてくる生産の波に席を譲らず、そのために貯水池が充溢する場合には、……商品在荷は、中断されない販売の条件ではなく、商品が売れないことの結果である。費用は同じであるが、それはいまや純

粹に形態から……生ずるのであるから、商品の価値には入りこまないで、価値実現における控除・価値損失をなす」(『資本論』、同上、一三九ページおよび一四二ページ、同上、一八七ページおよび一九一ページ)。

(ホ)

「諸物の消費はそれらの場所変化を、つまり運輸業という追加的生産過程を必要とするかもしれない」(『資本論』、同上、一四四ページ、同上、一九三ページ)。

(ニ)

「運輸業は、流通過程の内部での且つ流通過程のための生産過程の継続として現象する……」(『資本論』、同上、一四六ページ、同上、一九六ページ)。

(ト)

「運輸業や、分配可能な形態にある商品の保や管分配を、どの程度まで、流通過程内で続行される生産過程と看なすべきかは、……第二部第六章流通過費(で)説明した」(『資本論』、同上、第三卷、二九七ページ、長谷部訳⑨、三八六ページ、傍点——井田)。

(ホ)ないし(ト)ことに(ト)の引用文にみられる説明は、(ハ)の引用文が、保管費について、「第一節にあげた流通過費とまったく同じ性格である」といっていることと同一の関連をも同時に内蔵するものと考えられる。すなわち、「どの程度まで生産過程と看なすべきか」ということは、商品の場所的定在の変更によって条件づけられる流通過費が、商品形態から貨幣形態への現存価値の転形からのみ、つまり、生産過程の一定の社会的形態からのみ生ずるかぎりでは、この費用は第一節にあげた流通過費とまったく同じ性格である、とされなければならない他の側面をも同時にふくむことを

「人間の運輸」について(完)

意味するものでなければならぬ。つまり、それは、運輸手段が生産的に消費されるとされなければならない一定の程度とすることをしめしている。生産物が現実の生産物へと転化し、生産物にあらたな使用価値が与えられるためには生産手段が消費されなければならない。生産手段の生産的消費によってのみ生産物があらたな形態を獲得しうるものであることは、この場合も直接的に本来の生産過程の場合とならぬことなるものではない。それでは、当面あらたに附与されるという使用価値の内容はなにか、それはたんなる生産物の消費のための既成品への生成である。それでは、この生成・転化はいかにしておこなわれるか、それは生産物が空間的位置をかえ運輸されることによってである。引用文(㉒)あるいは(㉓)において、運輸が、本来の生産過程にたいする追加的生産過程とされ、流通過程のなかによって直接的生産過程の継続としておこなわれる生産過程とされるゆえんがここにあるのであって、(㉒)および(㉓)の内容は、いずれも、引用文(㉒)があきらかにしている思想とまったく首尾一貫していることが無条件に承認されなければならない。そこで、経済的契機である運輸手段の消費過程 \parallel 運輸過程 \parallel 運輸業の生産過程についてみれば、それは、流通過程内で継続される生産過程としてあらわれる生産的消費過程、生産の一定の社会的形態からのみ生じこれによって条件づけられて「純粋な流通費」と同じ性格のものとしてあらわれる不生産的 \parallel 非再生産的消費過程、および観光旅行のために充用されてたんなるサーヴィス提供としてあらわれる個人的消費過程という三つの形態をとって現象することがあきらかとなるであろう。

客観的にみれば、あえて科学的経済理論の内容をゆがめるといふ高価な代償をもって人間の運輸をたんなるサーヴィス提供と考える思想は、その根底において、主として保管費の問題の例証をもってあきらかにされたごとく、区別しなればならない質的にことなる問題⁽¹⁾の諸側面をかかるとして把えていない、という流通費一般についての根

本的な誤解に強固な基礎をおくものと考えられる。あえて大胆な発言をするならば、それは、流通費を論ずるほとんどすべての論者に共通する支配的傾向をなしている重大な誤解であるといえよう。したがって、わたくしは、人間の運輸の問題の正しき理解にとっては、まずなによりも、以上に検討された問題そのものの厳密なる把握が絶対的条件とされているということ、(イ)ないし(ロ)の引用文の内容と前章の(1)ならびに(2)において考察をくわえた『資本論』および『剰余価値学説史』の叙述とを首尾一貫して追求しなければならぬということ、こうしたことが強く要求されていることを強調するものである。

(1) かつて「運輸費」について考察したとき、この問題を主要な一論点として指摘しておいた。しかし、当時は、人間の運輸の問題そのものがいまみられるごとく争点の一般的対象とされることがすくなく、したがって人間の運輸の性格を流通費の諸形態との関連において考察し、この問題と主題の正しき把握との内的関連について究明するということとはなされていぬ(拙稿「運輸費」について「立教経済学研究」第十五卷第二号所収)。

(一九六六、一〇、一一)